Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Meridionale
Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli

PORTO DI BARI

Variante localizzata del Piano Regolatore Portuale, ai sensi dell'art. 22, comma 6 del D.lgs. 169/2016 e ss. mm. ii., finalizzata alla riqualificazione del Molo S. Cataldo, al potenziamento delle infrastrutture asservite alla sede logistica del Corpo delle Capitanerie di Porto ed al miglioramento della operatività nella Darsena di Ponente.



titolo	elaborato
dichiarazione di sintesi	B

data e aggiornamenti		
01		
00	aprile 2022	emissione: parere motivato di VAS Determinazione n. 456 del 9/11/2021 Regione Puglia

progetto del dipartimento tecnico		
progettisti	ing. Paolo Iusco	AdSP MAM
	ing. Annunziata Attolico	AdSP MAM
	ing. Eugenio Pagnotta	AdSP MAM
relazioni specialistiche	Prof. ing. Roberto Tomasicchio	studio idraulico-marittimo
	I.R.I.D.E. Srl di Roma	valutazione ambientale strategica
coordinatore della progettazione	ing. Francesco Di Leverano	AdSP MAM
responsabile unico del procedimento	ing. Paolo Iusco	AdSP MAM

Firmato digitalmente da
PAOLO IUSCO
T = Ingegnere
C = IT

Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Meridionale
Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli

VARIANTE LOCALIZZATA DEL PIANO REGOLATORE PORTUALE DEL PORTO DI BARI



Dipinto ottocentesco raffigurante il Porto di Bari

DICHIARAZIONE DI SINTESI

AI SENSI DELL'ART. 15 E SUCC. DEL D.LGS. 152/06 E SMI E DELL'ART. 13 E SUCC. E SELLA L.R. 44/2012 E SMI

Marzo 2022

Autorità di Sistema Portuale
del Mare Adriatico Meridionale
Bari, Brindisi, Manfredonia, Barletta, Monopoli

Indice

1 Premessa 3
2 Sintesi del processo VAS della Variante localizzata del PRP del Porto di Bari 4
3 Contenuti del Parere motivato 7
4 Considerazioni sulle osservazioni del Parere motivato 9

1 PREMESSA

La Direttiva 2001/42/CE, cosiddetta direttiva VAS, pone l'obiettivo "di garantire un elevato livello di protezione dell'ambiente e di contribuire all'integrazione di considerazioni ambientali all'atto dell'elaborazione e dell'adozione di piani e programmi al fine di promuovere lo sviluppo sostenibile, assicurando che venga effettuata la valutazione ambientale di determinati piani e programmi che possono avere effetti significativi sull'ambiente" (ex art. 1).

Nello specificare gli ambiti di applicazione, la direttiva include i piani e i programmi elaborati per i settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli, e che definiscono il quadro di riferimento per l'autorizzazione dei progetti elencati negli allegati I e II della direttiva 85/337/CEE (VIA) o per i quali, in considerazione dei possibili effetti sui siti, si ritiene necessaria una valutazione ai sensi degli articoli 6 e 7 della direttiva 92/43/CEE (Habitat).

La Direttiva, all'art. 4, stabilisce che la valutazione ambientale deve essere effettuata durante la fase preparatoria del piano o del Programma ed anteriormente alla sua adozione o all'avvio della relativa procedura legislativa e, all'art. 6, obbliga gli Stati membri a designare le autorità che devono essere consultate per le loro specifiche competenze ambientali, nonché a determinare le specifiche modalità per l'informazione e la consultazione delle autorità e del pubblico.

La direttiva VAS è stata recepita nell'ordinamento italiano dal D.Lgs. n. 152 del 3 aprile 2006 e smi.

La norma nazionale riprende dalla direttiva la casistica dei piani e programmi soggetti all'applicazione della valutazione ambientale strategica, definendo al Titolo II le modalità di svolgimento.

La Regione Puglia ha promulgato la Legge regionale n. 44 del 14 dicembre 2012, "Disciplina regionale in materia di valutazione ambientale strategica", che costituisce norma di recepimento del D.Lgs. n. 152/06 e smi, e che è stata modificata dalla Legge regionale 12 febbraio 2014, n. 4.

La Variante localizzata del Piano Regolatore Portuale (PRP) del Porto di Bari rientra nell'ambito di applicazione della Parte II del D.Lgs. 152/06, così come definito dal comma 2, lettere a) e b), e il presente documento rappresenta la Dichiarazione di sintesi prevista dall'art. 9 della Direttiva 2001/42/CE (Direttiva VAS).

2 SINTESI DEL PROCESSO VAS DELLA VARIANTE LOCALIZZATA DEL PRP DEL PORTO DI BARI

Il processo di VAS ha accompagnato la Variante localizzata del Piano Regolatore Portuale (PRP) del Porto di Bari (di seguito "Variante") in tutte le fasi della sua definizione ed elaborazione. Nell'ambito del processo di valutazione sono individuate le seguenti autorità:

- l'Autorità procedente è l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Meridionale (in seguito AdSP), ai sensi dell'art. 2, comma 1 lett. f), della L.R. 44/2012 e smi ;
- l'Autorità competente VAS è la Sezione Autorizzazioni Ambientali, afferente al Dipartimento regionale "Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana", ai sensi dell'art. 4, comma 2, della L.R. 44/2012 e smi;
- l'Autorità competente per la Valutazione di Incidenza per i "Piani territoriali, urbanistici, di settore e loro varianti" è il Servizio regionale VIA/VINCA, afferente alla Sezione Autorizzazioni Ambientali ai sensi dell'art. 6, comma 1-bis lett. a) della L.R. n. 11/2001 smi.

Con Deliberazione del Comitato di Gestione n. 16 del 19/12/2019, l'AdSP, ha adottato la Variante, con oggetto: "*Adozione della variante localizzata del Piano regolatore Portuale, ai sensi dell'art. 22, comma 6 del D.Lgs. 169/2016 e smi., finalizzata alla riqualificazione del Molo San Cataldo, al potenziamento delle infrastrutture asservite alla sede logistica del corpo delle capitanerie di Porto ed al miglioramento della operatività nella Darsena di Ponente*".

Successivamente all'adozione l'AdSP MAM, con nota n. 3827 del 05/02/2020 ha presentato al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici gli elaborati di variante, della proposta oggetto di adozione, per esame e parere ai sensi dell'art. 5 della L 84/94.

Il CSLLPP ha espresso il parere (n. 21 del 25/09/2020) che sulla proposta di Variante localizzata al Piano Regolatore del Porto di Bari presentata dall'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale, limitatamente ai seguenti piani di intervento:

- ✓ potenziamento delle infrastrutture asservite alla sede logistica di Bari del Corpo delle Capitanerie di Porto nella zona dell'attuale "Molo San Cataldo";
- ✓ realizzazione di un bacino da destinare alla nautica da diporto nella zona del "Molo San Cataldo"

possa essere espresso parere favorevole con le prescrizioni, raccomandazioni ed osservazioni esposte nei "considerato" espressi nel parere stesso, demandando al Responsabile del procedimento, per quanto di competenza, la verifica dell'esatto adempimento a quanto indicato nel detto parere.

Per quel che concerne l'ambito di intervento riguardante la realizzazione di un pontile in corrispondenza della "Darsena di Ponente", necessario a migliorare e potenziare l'operatività della stessa, mantenendo la tipologia di traffico attuale consistente in RO-pax e navi da crociera, il CSLLPP subordina l'espressione del parere alla previa acquisizione della documentazione integrativa di cui alle prescrizioni, osservazioni e raccomandazioni riportate nei "considerato" anch'essi espressi nel medesimo documento.

A seguito del parere espresso da CSLLPP, il Comitato di gestione, con Delibera n. 4 del 29/04/2021 ha preso atto della necessità di scindere l'originario procedimento riguardante le due distinte proposte di intervento, e di dare avvio nell'ambito del procedimento di Valutazione Ambientale Strategica, comprensiva di Valutazione di Incidenza Ambientale, la procedura di consultazione della proposta di piano adottata, secondo quanto previsto dall'art. 14 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. e dall'art. 11 della L.R. 44/2012 e ss.mm.ii., e ciò limitatamente alla proposta riguardante il molo San Cataldo.

Pertanto la proposta di cui alla presente dichiarazione di sintesi attiene conclusivamente ad una *Variante localizzata del Piano Regolatore Portuale, ai sensi dell'art. 22, comma 6 del D.lgs. 169/2016 e ss. mm. ii., finalizzata alla riqualificazione del Molo S. Cataldo ed al potenziamento delle infrastrutture asservite alla sede logistica del Corpo delle Capitanerie di Porto.*

Prima dell'assunzione del detto parere n. 21/20 (e la conseguente Deliberazione del CdG n. 4/21 di adozione), con nota prot. 1728 del 29/06/2020 l'AdSP, in qualità di autorità procedente, aveva avviato la fase di consultazione preliminare relativa alla Valutazione Ambientale Strategica della Variante, formulando istanza di avvio della procedura di VAS ex art. 9 L.R. 44/2012 all'Autorità competente, volta a condividere con le autorità con competenze ambientali la portata delle informazioni da includere nel Rapporto Ambientale e il loro livello di dettaglio. L'istanza di avvio risultava corredata da:

- il Questionario per la consultazione preliminare e l'elenco dei soggetti competenti in materia ambientale e degli enti territoriali interessati da consultare (di seguito SCMA);
- la DGC di Bari n. 979 del 17/12/2019, avente ad oggetto: *"Porto di Bari - Variante localizzativa del piano regolatore portuale, ai sensi dell'art. 22, comma 6 del D.Lgs. n.169/2016 e smi, asservite alla sede logistica del corpo delle Capitanerie ed al miglioramento della operatività della darsena di Ponente. Intesa con il Comune di Bari"*;
- la Copia dell'atto di formalizzazione della proposta di variante: DCG 16 del 19/12/2019 dell'AdSP, comprensiva di relazione generale, elaborati grafici, relazioni specialistiche e del rapporto preliminare di orientamento.

Con la stessa nota l'AdSP comunicava ai SCMA, l'avvio della fase di consultazione preliminare VAS, dando informazione di un apposito spazio Web in cui era possibile scaricare il documento di Scoping con allegato un questionario a risposta guidata per facilitare la formulazione di osservazioni e contributi sui diversi contenuti del Rapporto preliminare, pur mantenendo uno spazio per contributi a schema libero.

Entro i termini sono pervenuti i contributi dai seguenti Soggetti:

- l'Agenzia regionale per la prevenzione e protezione dell'Ambiente Puglia;
- l'Autorità di bacino distrettuale Appennino meridionale;
- il Comune di Bari;
- l'Autorità Idrica Pugliese;
- la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la città metropolitana di Bari.

Successivamente, considerato che con la detta DcG n. 4/21 si era adotata la revisione della proposta di variante come sopra precisato, con nota prot. 15567 del 10/05/2021, acquisita rispettivamente il 24/05/2021 al n. 7720 e il 31/05/2021 al n. 8447 di protocollo dell'Autorità competente, l'AdSP ha trasmesso, limitatamente alla riqualificazione del Molo S.Cataldo ed al potenziamento delle infrastrutture asservite alla sede logistica delle Capitanerie di Porto, gli elaborati di Piano e la documentazione VAS ai fini dell'avvio della consultazione pubblica VAS ai sensi dell'art. 11 della L.R. n. 44/2012 smi., DCG n. 4 del 29/04/2021, l'AdSP avente ad oggetto: "*Porto di Bari - Variante localizzata del Piano Regolatore Portuale, ai sensi dell'art. 22, comma 6 del D.lgs. 169/2016 e ss. mm. ii., finalizzata alla riqualificazione del Molo S. Cataldo ed al potenziamento delle infrastrutture asservite alla sede logistica del Corpo delle Capitanerie di Porto - Rev1 – CSLLPP parere 21/2020 - Presa d'atto progetto Rev1*", con cui si formalizzavano inoltre gli elaborati di VAS (Rapporto Ambientale e Sintesi non Tecnica).

Con nota prot.16109 del 14/05/2021 l'AdSP ha comunicato ai SCMA l'avvenuta pubblicazione dell'Avviso sul BURP n.66 del 13/05/2021 per l'avvio della consultazione pubblica VAS, indicando il link al sitoweb dell'AdSP.

Nei termini previsti della fase di consultazione pubblica VAS sono pervenuti i contributi dai seguenti Soggetti

- Agenzia regionale per la prevenzione e protezione dell'Ambiente Puglia;
- Comune di Bari - Urbanistica ed Edilizia Privata – Ufficio Paesaggio e Ambiente
- Comune di Bari - Ripartizione Urbanistica ed Edilizia Privata
- Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la città metropolitana di Bari
- Autorità di bacino distrettuale Appennino meridionale.

Con nota prot. n. 20210023635 del 06/08/2021 si è dato atto del recepimento delle osservazioni dei suddetti SCMA, così come previsto dall'art. 12, comma 1, della legge regionale n.44/2012 smi.

L'autorità procedente non ha ritenuto di aggiornare/modificare gli elaborati della Variante e il Rapporto Ambientale alla luce delle osservazioni pervenute.

Con Determinazione n. 456 del 9 novembre 2021 l'Autorità competente - Sezione Autorizzazioni Ambientali – esprimeva, ai sensi del art. 15 del D.Lgs. 152/2006 e smi, Parere motivato sulla Variante.

3 CONTENUTI DEL PARERE MOTIVATO

Con Determinazione n. 456 del 9 novembre 2021 l'autorità competente Sezione Autorizzazioni Ambientali esprimeva parere motivato nell'ambito della Valutazione Ambientale Strategica, comprensiva di Valutazione d'Incidenza in merito alla Variante localizzata del Piano Regolatore Portuale del Porto di Bari.

In particolare nel Parere motivato si legge che:

SI RITIENE che la procedura di VAS della proposta di Variante in oggetto potrà effettivamente essere efficace e quindi contribuire a garantire il più elevato livello possibile di protezione dell'ambiente e di promozione dello sviluppo sostenibile, a condizione che si considerino puntualmente ed esaustivamente le osservazioni sopra riportate (dalla O1 alla O23), dandone evidenza nella Dichiarazione di Sintesi, ex art. 13 della L.R. 44/2012 e ss.mm.ii.

Pertanto, alla luce degli approfondimenti e delle considerazioni di cui al presente provvedimento, si dovranno, prima dell'approvazione della Variante localizzata in oggetto, apportare le seguenti modifiche/integrazioni:

A. recepire le prescrizioni di cui alla Valutazione d'incidenza;
B. indicare in modo più chiaro gli aspetti della Variante proposta riguardanti:
  a. le aree esterne alla giurisdizione dell'AdSP e l'interfaccia città-porto tenendo conto di quanto riportato alle osservazioni (O6), (O7) e (08c);
  b. i rapporti con gli interventi già presenti/programmati/pianificati nell'area in esame e in quelle contermini all'interno dell'area portuale, come osservato al punto (08a e b) e (010);
C. chiarire gli obiettivi di sostenibilità selezionati secondo quanto osservato al punto (O11);
D. specificare gli impatti derivanti dalle azioni della Variante localizzata tenendo conto di quanto indicato nelle osservazioni (O2), (O4), (O5), (O9b), (O12), (O13), (O14), (O15);
E. indicare le misure di mitigazione, alla luce degli impatti di cui alla lettera D e di quanto osservato ai punti (O3), (O7a), (O10), (O16), (O17) e (O18), indicando la cogenza, le modalità e le responsabilità della loro attuazione;
F. verificare, anche dal punto di vista ambientale e tenendo conto del perseguimento degli obiettivi "tecnici" e di sostenibilità di cui alla lettera C, le alternative prese in considerazione nonché ulteriori ragionevoli soluzioni localizzative, progettuali o dimensionali, al fine di consolidare le ragioni delle scelte di cui alla Variante in oggetto, con particolare riferimento alla colmata esterna;
G. rivedere il piano di monitoraggio VAS, alla luce degli obiettivi di cui alla lettera C e degli impatti di cui alla D, integrandolo con gli elementi mancanti di cui alle osservazioni da (O21) a (O23).

Inoltre:

SI PRECISA che il provvedimento si riferisce esclusivamente alla VAS e alla VINCA della Variante localizzata in oggetto, pertanto non esime le autorità procedenti e/o i proponenti dall'acquisizione di pareri, autorizzazioni, nulla osta, assensi comunque denominati in materia ambientale, con particolare riferimento alla VIA/VINCA relative agli interventi attuativi della Variante stessa, ove

prescritte. A tal proposito SI RAMMENTA che, ai sensi dell'art. 6 comma 3-ter del D. Lgs. 152/06: "Per progetti di opere e interventi da realizzarsi nell'ambito del Piano regolatore portuale o del Piano di sviluppo aeroportuale, già sottoposti ad una valutazione ambientale strategica, e che rientrano tra le categorie per le quali è prevista la Valutazione di impatto ambientale, costituiscono dati acquisiti tutti gli elementi valutati in sede di VAS o comunque desumibili dal Piano regolatore portuale o dal Piano di sviluppo aeroportuale".

In merito alla Valutazione di Incidenza ambientale, *dall'analisi della documentazione agli atti, la variante proposta non appare in contrasto con gli obiettivi e le misure di conservazione della Rete Natura 2000 della Regione Puglia e, pertanto, ai sensi del DPR 357/97 e ss.m.ii., della l.r. 11/2001 e ss.mm.ii. e della DGR 304/2006 e ss.m.ii., si esprime parere favorevole per la Variante localizzata del Piano Regolatore Portuale di cui all'oggetto ai fini della sola valutazione d'incidenza, rimandando la predisposizione di uno Studio di Incidenza Ambientale puntuale ed approfondito per il singolo intervento legato alla realizzazione della colmata e prescrivendo che:*

- *sia realizzata una Valutazione di Incidenza di dettaglio per la realizzazione della colmata di raccordo tra la radice del molo e la punta a nord della penisola di San Cataldo, con una valutazione puntuale del traffico marittimo che inevitabilmente aumenterà;*
- *sia effettuata, in sede di progetto esecutivo, una valutazione puntuale delle attività di cantiere per la realizzazione della colmata, che contemplino l'utilizzo di tecniche e materiali che garantiscano lo stato di conservazione degli habitat prospicienti le aree di intervento considerato che, la loro distribuzione dista non più di 500 metri dalle aree interessate dall'intervento;*
- *sia garantito il rispetto delle misure di conservazione contenute nei R.R. 28/08 e 6/16;*
- *sia effettuato un monitoraggio sullo stato di conservazione, durante le attività di cantiere e post-opera, delle porzioni di habitat presenti, fino ad una distanza di 2 Km di raggio rispetto all'area interessata dalla colmata.*

Al capitolo seguente sono riportate le considerazioni puntuali alle osservazioni contenuto nel Parere motivato.

4 CONSIDERAZIONI SULLE OSSERVAZIONI DEL PARERE MOTIVATO

Nella tabella seguente si riportano le risposte puntuali alle osservazioni del Parere motivato.

Si osserva che in data 17/12/2019 è stato siglato il protocollo di intesa tra l'AdSP e il Comune di Bari con la Delibera DGC di Bari n. 979 "*Porto di Bari - Variante localizzativa del piano regolatore portuale, ai sensi dell'art. 22, comma 6 del D.Lgs. n. 169/2016 e smi, asservite alla sede logistica del corpo delle Capitanerie ed al miglioramento della operatività della darsena di Ponente. Intesa con il Comune di Bari*"; pertanto le considerazioni che seguono sono quelle riferite alla competenza dell'AdSP, così come definito dal protocollo suddetto.

Osservazioni Parere motivato		**Recepimento**
O1	Con riferimento agli esiti della consultazione pubblica sintetizzati nella nota 0023635/2021, si rileva che il recepimento di alcune osservazioni è stato rimandato dalla Autorità procedente alle successive fasi di progettazione dei singoli interventi, tuttavia si OSSERVA che, pur condividendo che taluni aspetti attengono a questioni progettuali, non si esclude però, come ribadito nelle osservazioni riportate di seguito nel presente provvedimento, che diverse considerazioni ambientali già da ora possono essere inserite nella pianificazione in esame al fine di contribuire a garantire il più elevato livello possibile di protezione dell'ambiente e di promozione dello sviluppo sostenibile.	La variante del Piano ha assunto delle scelte che sono tali da garantire i principi di salvaguardia indicate nel RA. Al fine di integrare le opportune considerazioni ambientali nella pianificazione in esame, è stato predisposto un documento integrativo alla Relazione di variante al Piano denominato "Documento integrativo di Variante", nel quale saranno indicate le modalità con cui, nelle successive fasi progettuali, si dovrà tener conto degli obiettivi di sostenibilità. In particolare nel Documento integrativo sono forniti gli elementi e i principi standard da rispettare nelle successive fasi di progettazione afferenti l'Ambito della Guardia Costiera e i criteri ambientali da tener conto nella selezione/valutazione della proposta del Promotore in merito all'Ambito Diportistico.
O2	L'elenco delle azioni non considera anche la realizzazione di volumi, la realizzazione delle colmate e la realizzazione dei parcheggi a servizio del Porto Turistico e della Guardia costiera, desumibili dagli interventi riportati a pag. 29-30 del RA:	La variante localizzata, in riscontro al parere motivato e come riportato nella presente dichiarazione di sintesi, modifica e propone le seguenti azioni (pag. 37 del RA), che devono pertanto essere considerate nel prosieguo del presente documento: Az. 1 – Realizzazione nuovo bacino Az. 2 – Realizzazione accosti Az. 3 – Realizzazione piazzali Az. 4 var. – Realizzazione di volumi
	la realizzazione di volumi	La realizzazione dei volumi relativi alla sede logistica del corpo delle Capitanerie di Porto è stato oggetto di uno studio preliminare che ha prodotto una soluzione espressa sia in termini quantitativi e dislocativi, allocando sulle nuove banchine del molo San Cataldo la quota parte di volumi richiesti dal CG attinente a tutte le funzioni necessarie escluse quelle abitative di tipo residenziale le quali ultime troveranno ubicazione in un diverso ambito portuale E' stata prodotta una planimetria generale con vista di dettaglio dell'area

Osservazioni Parere motivato		Recepimento
		San Cataldo e del molo Pizzoli. Sul molo San Cataldo i nuovi interventi riguardanti la sede logistica della Capitaneria di porto comportano pertanto la realizzazione di nuovi volumi (edifici A, B e C) per complessivi circa 15.200 mc distribuiti sui mq 32.260,00 mq di nuovi piazzali da realizzare. L'edificio indicato con D è esistente e viene convertito alle nuove funzioni della sede logistica. La realizzazione dei nuovi volumi compensa in parte quelli liberati conseguenti alla demolizione di edifici in disuso.
	la realizzazione delle colmate	La realizzazione della colmata di raccordo tra la radice del molo e la punta a nord della penisola di San Cataldo non rientra tra le azioni previste nel piano: essa è stata proposta nella variante localizzata per soddisfare le esigenze di razionalizzare la viabilità nella zona di accesso al porto turistico, fermo restando che dette aree sono fuori giurisdizione AdSP e pertanto di competenza del Comune. Per tale motivo la proposta di piano viene adeguata rimuovendo la detta colmata. La stessa potrebbe rientrare qualora se ne valutasse la necessità, ma nell'ambito della pianificazione delle aree di interazione porto-città la quale è di competenza del comune e della regione. Il Comune è impegnato al raggiungimento delle connesse finalità come espresso con DGC di Bari n. 979 del 17/12/2019).
	la realizzazione dei parcheggi	La sede logistica della Capitaneria di Porto non ha bisogno di parcheggi aggiuntivi a quelli già presenti nella loro area; per quanto riguarda le necessità dell'approdo turistico, si rimanda alla fase di progettazione nell'ambito della quale si dovrà provvedere, a cura del soggetto che promuoverà la realizzazione dello stesso, a valutare le necessità (anche in funzione dei posti barca che si pensa di allocare nel bacino) la sufficienza degli spazi per quanto attiene a quelli all'interno della circoscrizione portuale, e quindi in ambito portuale, determinati a seguito della realizzazione delle banchine; le aree di banchina relative al porto turistico potranno accogliere in tutto o in parte gli spazi destinati a parcheggio la cui quantità è in funzione della tipologia e numero delle imbarcazioni da ospitare nel bacino.
O3	relativamente all'azione Az. 6 "Realizzazione opere con attenzione all'ambiente" non è chiaro se essa consta in ulteriori azioni/interventi/opere, non già comprese nelle suddette azioni dalla Az.1 alla Az.5, per le quali è comunque necessario che siano "concepite" "in modo da rispettare le	Come indicato nel RA: "tra le scelte strategiche alla base della Variante sono presenti anche quelle atte ad implementare, già a livello di pianificazione, la tutela dell'ambiente". Con tale affermazione si vuole specificare che, nell'ambito della pianificazione, si vogliono dettare

Osservazioni Parere motivato		Recepimento
	esigenze di carattere ambientale e paesistico" (RA, pag. 39)	quelle indicazioni per una successiva fase progettuale che non solo rispetti i principi ambientali, ma che nell'impostazione permetta la migliore tutela ambientale. A seconda della componete ambientale, in fase attuativa si dovranno precedere delle misure di mitigazione. A titolo esemplificativo per le acque: nell'ipotesi del nuovo bacino è stata studiata la miglior configurazione possibile la quale, garantendo l'opportuna protezione delle imbarcazioni, potesse determinare il minor disturbo possibile alla circolazione idrica portuale. Per biodiversità: la miglior configurazione possibile la quale, garantendo l'opportuna protezione delle imbarcazioni, potesse determinare la minor impronta a mare; inoltre non sono previsti interventi di approfondimento dei fondali. Tali indicazioni sono state meglio approfondite nel Documento integrativo di Variante.
O4	in merito al "trasferimento di funzioni", non sono chiaramente indicati i volumi "liberati" all'interno delle aree portuali che determinano la realizzazione delle nuove volumetrie "operative/residenziali" (rif. RA, pag. 19) e l'eventuale razionalizzazione/concentrazione degli esistenti approdi diportistici/amatoriali distribuiti in altre aree interne alla giurisdizione dell'AdS nel nuovo porto turistico,	I volumi liberati sono quelli conseguenti alla demolizione di edifici in disuso, non recuperabili sotto il profilo sia della funzionalità che per caratteristiche tecnico-costruttive: essi ammontano nell'intera area portuale a circa mc 48.400 di cui circa mc 28.700 sono ubicati sul molo Pizzoli (dove è prevista la realizzazione della quota parte di volumi richiesti da Comando Generale delle Capitanerie di porto, che non hanno trovato collocazione sull'area del San Cataldo). Per quanto attiene lo specchio acqueo destinabile ad approdo turistico, sarà necessità e cura del promotore valutare le caratteristiche dell'utenza a cui l'approdo turistico si rivolge, non escluso che la disponibilità di nuovi posti barca produca una eventuale razionalizzazione - concentrazione degli esistenti approdi diportistici/amatoriali distribuiti in altre aree interne alla giurisdizione dell'AdSP.
O5	con riferimento ai volumi realizzabili e alle funzioni attribuibili, non sono definiti eventuali indici/parametri urbanistici (rapporti di copertura, altezze, distanze, usi, ecc.) al fine di definire lo sviluppo futuro dell'area,	Gli interventi nell'area portuale non sono regolati dalla presenza di indici/parametri urbanistici. Inoltre, come detto in merito alla O2, per quanto riguarda la sede logistica della Capitaneria di porto, risulta già formulata la soluzione progettuale preliminare, con precisa definizione plano-volumetrica degli edifici previsti, con la definizione delle altezze, distanze ed usi.
O6	per gli interventi previsti nelle aree esterne alla giurisdizione dell'AdSP (viabilità e colmata), non è specificata la necessità di provvedere altresì alla modifica degli	per quanto attiene alle necessità della sede logistica del corpo delle Capitanerie di Porto, trattandosi di un ampliamento di una area e relative funzioni portuali già esistenti, non viene modificato il rapporto con il

Osservazioni Parere motivato		**Recepimento**
	strumenti urbanistici vigenti anche tramite specifiche procedure di localizzazione di opere (es. art. 3 del D.P.R. 18 aprile 1994, n. 383),	relativo ambito cittadino; per quanto riguarda invece le necessità del porto turistico, le aree esterne alla circoscrizione portuale sono di competenza del Comune (che come già ricordato si impegna per quanto di propria competenza come espresso con DGC di Bari n. 979 del 17/12/2019).
O7	relativamente alla colmata, non sono stati specificati:	
	a. i possibili interventi/opere previsti/realizzabili conseguenti all'attribuzione urbanistica "destinazioni d'uso legate all'approdo turistico" indicata dalla Variante in oggetto,	limitatamente alla destinazione turistica delle aree del San Cataldo, il piano individua le banchine e lo specchio acqueo destinato a tale funzione essendo appurata la condizione di non utilizzabilità di dette aree per le prioritarie finalità della AdSP; la loro concreta utilizzazione per le funzioni di approdo turistico è connessa all'attività di pianificazione dell'interfaccia porto città a cura del Comune (che si impegna per quanto di propria competenza così come espresso con DGC di Bari n. 979 del 17/12/2019). La necessità di realizzare una colmata esterna alla circoscrizione portuale (e che per tale motivo è stata rimossa dalla proposta di variante localizzata) e le relative destinazioni d'uso della stessa, sono di competenza del Comune.
	b. l'attribuzione dell'area e delle relative opere di cui alla precedente lettera a. nella competenza dell'AdSP ovvero comunale.	Sono di competenza dell'Amministra-zione comunale per una futura azione d'intesa con la AdSP, non previsto nella presente variante.
O8	SI OSSERVA che l'analisi condotta nel RA non ha quindi ben evidenziato (non solo in termini di coerenza fra obiettivi e strategie, ma anche in termini di sovrapposizione/sinergia/interferenza fra gli interventi pianificati), i rapporti della Variante con:	
	a. il PRT Attuativo 2015-2019, che prevede oltre alla "Realizzazione approdo turistico presso il Molo San Cataldo previa variante al PRP" anche altri n. 19 interventi riguardanti il porto di Bari,	Si prende atto della osservazione e si riscontra facendo riferimento al PRT Attuativo 2015-2019 dove sono contemplati n. 21 interventi riguardanti il porto di Bari (di cui 2 sono quelli che riguardano il S. Cataldo e i rimanenti 19 quelli richiamati nella O8: si fa una breve disamina di detti interventi, facendo riferimento all'elaborato grafico Tav. 5 del PRT di cui sopra. Gli interventi nominati: ✓ p2001 ✓ p2002 ✓ p2004 ✓ p2005 ✓ p2010 ✓ p2014 ✓ p2015 riguardano lavori di tipo impiantistico idraulici, elettrici ed informatici; per quanto in attinenza con le nuove banchine e gli edifici della sede logistica, la progettazione delle opere della presente variante localizzata sarà coerente con gli obiettivi e le caratteristiche delle reti portuali impiantistiche

Osservazioni Parere motivato		Recepimento
		esistenti ed in corso di ammodernamento. Gli interventi nominati: ✓ p2003 ✓ p2006 ✓ p2020 riguardano interventi nella Darsena di ponente e nello specchio acqueo Pizzoli -Marisabella, per i quali non si prevede ad oggi la loro realizzazione; il redigendo PRP valuterà la sussistenza dei presupposti per inserire nella futura pianificazione le opere indicate. Gli interventi nominati: ✓ p2007 ✓ p2011 ✓ p2012 ✓ p2013 riguardano lavori di manutenzione di immobili ed infrastrutture esistenti. Gli interventi nominati: ✓ p2008 ✓ p2019 riguardano lavori edilizi di costruzione di un edificio polifunzionale sul molo Pizzoli, e l'ampliamento dell'esistente Terminal crociere. Per entrambi gli interventi è stata completata la progettazione (definitiva per il primo, esecutiva per il secondo), tuttavia ad oggi gli interventi risultano privi di finanziamento. Per quanto detti edifici non interferiscano con la variante del San Cataldo, si precisa che le relative progettazioni di cui come già detto si dispone, per entrambe le opere, dovrà essere necessariamente sottoposta a revisione, anche al fine di rimodulare le funzioni che le stesse dovranno esplicare in rapporto alle complessive necessità del porto di Bari in coerenza con le linee di sviluppo che saranno rappresentate nel redigendo PRP. Gli interventi nominati: ✓ p2009 ✓ p2021 non sono previsti nell'attuale programma triennale delle OOPP. L'intervento nominato: ✓ p2016 è la parte terminale, ricadente nell'area portuale, riguardante la strada di collegamento tra il porto e la rete stradale nazionale cd "camionale" in corso di progettazione a cura della Città Metropolitana di Bari.
	b. la pianificazione portuale vigente o in corso di approvazione, quali ad esempio il	Si precisa che le navi della Capitaneria di Porto e militari non sono soggette al piano di gestione dei

Osservazioni Parere motivato		Recepimento
	"Documento di Pianificazione Energetico Ambientale del Sistema Portuale", le previsioni del "Documento di Pianificazione Strategica di Sistema Portuale", adottato dal Comitato di Gestione con Deliberazione n. 1 del 28 gennaio 2020, il Piano di raccolta e gestione dei rifiuti portuali,	rifiuti. Per quanto riguarda l'approdo turistico, sarà cura del soggetto proponente redigere il previsto piano in funzione dimensionandolo in funzione delle caratteristiche qualitative e quantitative dell'utenza. Tale tematica è stata meglio approfondita nel Documento integrativo di Variante, nel quale sono fornite le indicazioni per la definizione, da parte del Promotore, dell'iniziativa atta al soddisfacimento degli obiettivi ambientali, tra i quali quella inerente la gestione dei rifiuti.
	c. la pianificazione comunale vigente come il PRG e il PUMS e in particolare con le destinazioni urbanistiche contermini, con gli interventi relativi alla mobilità, con il progetto di "Valorizzazione del Faro di san Cataldo", nonché con gli interventi previsti nei programmi di riqualificazione del Waterfront e dei quartieri San Cataldo, Fesca e Marconi, come riportato nella DGC [intesa con Comune, riportato nel Parere].	L'ampliamento della sede logistica della Capitaneria di porto non determinerà significativi incrementi di impatto urbanistico. Tali rapporti rientrano nell'ambito della pianificazione dell'interazione porto città demandata al Comune (art. 5 comma 1 quinquies L.84/94 e ss.mm.ii.).
O9	SI OSSERVA che l'analisi (del contesto) non ha evidenziato:	
	a. i flussi turistici via mare con particolare riferimento al diportismo, gli approdi presenti nel porto di Bari e contermini al territorio comunale, le relative criticità, nonché la domanda del mercato e i bacini d'utenza,	L'esame dei dati dei flussi turistici via mare, con particolare riferimento al diportismo, non può essere svolto dalla AdSP in quanto non si dispone degli stessi, ed inoltre la conoscenza di tali dati rientra nell'ambito di interesse del soggetto promotore che assumerà l'iniziativa di implementare l' approdo turistico sul molo San Cataldo, alfine di determinare e dimensionare la propria offerta in termini di numero e tipologia di posti barca ed il relativo fabbisogno ed impatto urbanistico.
	b. ulteriori elementi di criticità a scala locale interni all'area portuale, quali ad esempio la contemporanea presenza di attività commerciali e legate al trasporto passeggeri, ed esterni all'area portuale, quali ad esempio la presenza del varco portuale d'accesso per i mezzi pesanti e di punti di attrazione con bacino di utenza sovracomunale, come la fiera, lo stadio della Vittoria e il CUS, che in particolari momenti dell'anno o nel caso di eventi particolari generano situazioni di difficoltà nella gestione del traffico veicolare, che hanno effetti negativi sulla mobilità del quartiere (ove sono presenti residenze e uffici pubblici).	Ai fini dell'analisi del contesto, preso atto gli elementi di potenziale criticità richiamati nell'osservazione, si evidenzia che lungo il versante di levante della penisola di San Cataldo vi sono quattro distinti punti di connessione tra l'area urbana e quella portuale ed esattamente, partendo da sud: 1) varco della Vittoria, posizionato in asse con viale Vittorio Emanuele Orlando, che costituisce attualmente l'unico varco di entrata ed uscita dall'area portuale per le merci ed i passeggeri e l'utenza generica; 2) l'entrata del CUS, il cui territorio si estende interamente in area portuale, dal resto della quale è intercluso e delimitato con recinzioni; 3) il varco di accesso all'area della Capitaneria di Porto (area che il presente piano amplia con le opere previste quali la costruzione delle nuove banchine); anch'essa è interamente in area

Osservazioni Parere motivato		Recepimento
		portuale, dal resto della quale è interclusa e delimitata con recinzioni militari; 4) il cancello carrabile posto alla radice molo San Cataldo dal quale si accede esclusivamente al molo nella sua estensione (m 600 per circa m 7,50 di larghezza). In merito alle criticità presenti nell'area di San Cataldo ed al rapporto tra l'area portuale e la viabilità esterna ad essa, si precisa che risulta già pianificata (ed in corso di progettazione) un nuovo punto di entrata nell'area portuale (tratto terminale della cd camionale in area Marisabella); detto nuovo accesso produrrà un decongestionamento del traffico attraverso l'attuale varco portuale principale (varco della Vittoria) poiché con il completamento della camionale (che si innesterà nell'area portuale a quota differente dalla viabilità lungomare senza incrociarsi con la stessa) il traffico commerciale pesante transiterà senza interferire con la viabilità dell'area urbana di San Cataldo. Per quanto riguarda il potenziamento delle strutture della già presente sede logistica della Capitaneria di Porto, questo produrrà sostanzialmente un incremento delle capacità di ormeggio, rivolte a motonavi militari di taglia maggiore rispetto a quelle attualmente presenti, con una maggiore presenza, nella sede, di personale imbarcato. Pertanto il traffico veicolare verso l'area urbana, generato dall'ampliamento della sede si incrementerà in modo trascurabile. Circa l'impatto veicolare generato dall'approdo turistico che si vorrà realizzare sul molo San Cataldo, le eventuali modifiche all'assetto stradale attuale, necessarie per ampliare e garantire il raccordo viario con l'approdo turistico, stante le caratteristiche dimensionali del molo interne alla circoscrizione portuale, non potranno che riguardare inevitabilmente aree di competenza del Comune. Per quanto attiene invece eventuali elementi di criticità a scala locale interna all'area portuale, si fa presente che le opere previste dalla variante localizzata riferite all'ampliamento della sede logistica della Capitaneria di Porto non modificano la situazione attuale, poiché il molo San Cataldo è sconnesso dal resto dell'intera area portuale.
O10	SI OSSERVA che, relativamente a quanto sopra rappresentato non sono indicati con chiarezza i rapporti/interferenze fra la Variante proposta, con riferimento particolare alla funzione turistica che si intende attribuire, e le opere/interventi	La variante localizzata prevede, per quanto riguarda la sede logistica della Capitaneria di Porto, un ampliamento delle strutture esistenti, che vengono tutte conservate, con l'aggiunta delle nuove banchine per l'ormeggio delle motonavi come detto al punto precedente; inoltre, come già detto, la funzione

Osservazioni Parere motivato		**Recepimento**
	realizzati/programmati nell'area in esame e in quelle contermini.	turistica attribuibile alla parte di testata del molo San Cataldo, risulta proprio come conseguenza della realizzazione delle banchine previste nell'ampliamento della sede logistica della Capitaneria di Porto, per effetto delle quali lo specchio acqueo che si determina conferma definitivamente l'impossibilità al suo utilizzo per funzioni commerciali
O11	Pur apprezzando il quadro dei documenti presi a riferimento nella disamina, SI OSSERVA che l'analisi condotta non esplicita se gli "obiettivi ambientali" presenti a pag. 36 del RA costituiscono gli unici ritenuti pertinenti la Variante fra quelli "di protezione ambientale" di cui agli strumenti sopra richiamati; se così non fosse, occorre indicare in modo chiaro:	
	a) gli ulteriori "obiettivi di protezione ambientale" selezionati, b) il modo con cui, durante la preparazione del piano, si è tenuto conto di detti obiettivi e di ogni altra considerazione ambientale, c) in che modo ogni azione di piano contribuisce al raggiungimento degli stessi.	Gli obiettivi ambientali a cui l'attività di pianificazione dovrà rispondere, sono stati definiti dal confronto tra il quadro esigenziale e i principi di sostenibilità presenti nel vasto elenco di atti e documenti in materia ambientale esistenti nello scenario europeo e nazionale (riportati al cap. 8 del RA). Ogni principio ambientale ricavabile dalla lettura di detti documenti è stato declinato e studiato in base al quadro di tutte le possibili esigenze previste in un ambito portuale; sono quindi state affrontate nello specifico tutte le tematiche oggetto di interesse ambientale, individuando di obiettivi che, se perseguiti all'atto della pianificazione, possano garantire la salvaguardia e la tutela dell'ambiente. Dalla selezione dei principi generali forniti dalle diverse iniziative in materia di sostenibilità ambientale, sono stati identificati e adeguati al contesto in esame, gli obiettivi ritenuti rilevanti per il tema di studio, così da avere un ampio e completo quadro di analisi concretamente applicabile nell'ambito della pianificazione portuale. Inizialmente quindi sono stati individuati gli obiettivi generali, relativi ai principali temi interessati dalla realizzazione di un'infrastruttura portuale; ciò è stato possibile affiancando allo studio dei documenti d'interesse ambientale l'analisi di tutti gli aspetti tecnici, funzionali e gestionali relativi all'esecuzione di una struttura portuale con il livello di conoscenza richiesto in fase di pianificazione. Successivamente gli obiettivi genarli sono stati declinati in relazione alla configurazione e alle possibilità proprie dell'infrastruttura in esame, formulando così gli obiettivi specifici. Come indicato nel RA, il processo di formazione della Variante al PRP è costituto da una catena logica composta dagli obiettivi che si intende perseguire definendo le attività necessarie allo scopo e la loro traduzione in azioni, dando luogo alla catena obiettivi – azioni.

Osservazioni Parere motivato		**Recepimento**
O12	non è chiaro come sia stato considerato e valutato l'incremento di carico urbanistico (volumi edilizi, esigenza di nuovi parcheggi, incremento di traffico automobilistico) come sollevato dal CSLLPP,	La tematica è stata chiarita nei punti precedenti. Si sottolinea in ogni caso che l'intervento direttamente gestito dalla AdSP non modifica il carico urbanistico essendo riferito a servizi ed enti di Stato, mentre per quanto riguarda il porto turistico il tutto sarà analizzato nell'ambito della selezione del promotore dell'iniziativa legata al porto stesso. Al riguardo si rimanda al Documento integrativo di Variante.
O13	l'analisi riportata nel RA è stata condotta per alcune componenti/temi ambientali (es. aria, rumore, rifiuti, energia, salute, paesaggio) in modo qualitativo con riferimento all'attuale attività portuale, senza una stima puntuale degli impatti generabili dalle specifiche azioni oggetto della variante e senza tener conto delle sensibilità e criticità del contesto cittadino contermine, concludendo sinteticamente che gli impatti sono "trascurabili",	Si evidenzia che gli effetti attesi sono connaturati negli stessi obiettivi della Variante e che nella sede in oggetto, riguardando una procedura di VAS e non di VIA, sono stati analizzati come "contributo" rispetto alla qualità ambientale complessiva, in modo da contestualizzarne il "peso" in riferimento al contesto ambientale in cui si inquadrano.
O14	non sono state esplicitate le caratteristiche degli impatti (ossia se sono secondari, sinergici, a breve, medio e lungo termine, permanenti e temporanei),	Gli impatti derivanti dalla Variante, che come meglio indicato nel Documento integrativo è stata assunta perché ascrivibile all'ambito della Capitaneria, posso essere distinti in impatti di cantiere e di esercizio. In merito al cantiere risulta evidente come gli impatti siano a breve termine e temporanei, mentre la presenza dell'opera e da assumersi ovviamente permanente; tale impatto, essendo legato ad un ambito portuale e come tale ritenuto circoscritto all'interno del porto, è stato stimato trascurabile.
O15	in linea generale pur concordando che per alcune tipologie d'impatto occorre spingersi ad un livello progettuale più dettagliato (soprattutto per quelli generabili in fase di cantiere) e che il progetto si inserisce in un contesto già artificializzato e per buona parte all'interno dell'area portuale, tuttavia già a livello della pianificazione si possono prevedere alcuni impatti utili sia ad allineare la pianificazione alle strategie di sostenibilità considerate e alla pianificazione vigente, ma anche ad orientare al meglio la progettazione; pertanto oltre agli impatti già sopra riportati possono essere altresì considerati i seguenti:	
	a. incremento dei flussi di traffico veicolare da e verso l'area (che si cumula a quello già presente nel contesto già problematico)	Nel RA si è proceduto all'analisi della tematica. Si rimanda all'analisi degli impatti sulla componente aria e rumore, nel quale si è tenuto conto anche del traffico veicolare indotto. Si ricorda invece che, proprio per il tema del traffico già rilevato nel contesto, si fa presente che, per quanto attiene alle opere di potenziamento della sede logistica, le stesse non incrementeranno gli impatti su tali componenti, come già specificato in precedenza. Per quanto attiene agli impatti conseguenti alla presenza dell'approdo turistico, gli stessi non possono essere valutati dalla AdSP in quanto non rientra nelle azioni della stessa stabilire la tipologia di utenza connessa

Osservazioni Parere motivato		Recepimento
		all'uso turistico. In merito alla tematica, si rimanda al Documento integrativo di variante che, come detto, contiene i criteri ambientali ai fini della sostenibilità delle opere, da tener conti per la selezione/valutazione della proposta del Promotore.
	b. produzione di rifiuti e di acque reflue derivanti dall'esercizio del porto turistico (urbani, oil, sewage, ecc.) e della foresteria,	Il tema è stato trattato all'interno del RA, in particolare al par. 11.10 è stata considerata la gestione dei rifiuti e al par. 12.3.6 si è proceduto alla relativa analisi degli impatti. Nel Documento integrativo di Variante saranno fornite le opportune indicazioni di cui tener conto al fine di una gestione dei rifiuti tale da soddisfare gli obiettivi di sostenibilità ambientale.
	c. aumento dei consumi di energia,	Il tema è stato trattato all'interno del RA, in particolare al par. 11.11 sono stati considerati gli aspetti energetici e al par. 12.3.6 si è proceduto alla relativa analisi degli impatti. Nel Documento integrativo di Variante saranno fornite le opportune indicazioni di cui tener conto per l'ottimizzazione del risparmio energetico.
	d. modifica dello skyline con l'inserimento dei nuovi volumi e delle strutture di servizio al porto turistico,	Si fa presente che l'intervento è interamente all'interno dell'ambito portuale e questa scelta è assunta come uno dei principali obiettivi di sostenibilità dell'iniziativa proprio per contenere l'intrusione ambientale delle nuove opere. I rendering realizzati mostrano che i nuovi edifici hanno un modesto impatto visivo visti dal contesto cittadino anche perché gli stessi hanno altezza inferiore sia agli edifici già presenti nell'area portuale militare di intervento, sia a quelli notevolmente più alti che occupano la penisola di San Cataldo.
	e. aumento dell'artificializzazione della costa nella zona esterna all'area del porto,	Come già detto in precedenza la revisione della Variante localizzata, di cui alla presente dds, conseguente al recepimento del relativo parere motivato, rimuove la proposta di opere che comportano artificializzazione della costa al di fuori della circoscrizione portuale (in sostanza la colmata di raccordo); la rappresentazione grafica sugli elaborati di piano di prima emissione di dette opere, peraltro esterne alla circoscrizione portuale, eventualmente necessarie per raccordare il tessuto stradale all'ingresso dell'approdo turistico, era tesa a prospettare eventuali future azioni di competenza del Comune (di cui alla DGC di Bari n. 979 del 17/12/2019).
	oltre all'eventuale insorgenza di situazioni che possono generare effetti secondari sulle diverse componenti ambientali:	
	f. incremento delle manovre all'interno del porto,	Per quanto riguarda l'incremento delle manovre all'interno del porto, ciò attiene prioritariamente ad

Osservazioni Parere motivato		Recepimento
		aspetti tecnici di competenza della Capitaneria di Porto; in merito agli impatti specifici di cui alla relativa osservazione, questi allo stato attuale cambiano continuamente anche in funzione della capacità di sfruttamento delle infrastrutture già esistenti, in relazione alle variazioni di programma di accosti dei vari tipi di traffico normalmente accolti nel porto di Bari, quali le crociere, i Ro-Ro e Ro-Pax e le merci, che il porto asseconda in risposta alle richieste del mercato. Gli incrementi di manovra dei mezzi marittimi della sede logistica è invece da considerare trascurabile, in rapporto al traffico complessivo del porto, anche in relazione alla loro specifica operatività. In merito all'incremento delle manovre eventualmente derivante dall'approdo turistico, si ritiene che questi avranno impatti trascurabili, se non di tipo tecnico (transito attraverso l'imboccatura del porto) i quali attengono alle problematiche di regolazione di competenza della Capitaneria.
	g. richiesta di ulteriori servizi logistici e turistici (attività di rimessaggio, parcheggi, mobilità da e verso il centro cittadino, strutture ricettive, spazi commerciali, ludici e culturali ecc.)	La realizzazione del potenziamento della sede logistica non produce gli impatti oggetto della osservazione. Per quanto attiene l'approdo turistico, in funzione della tipologia di offerta, in termini dimensionali, quantitativi e qualitativi, si può prevedere un maggiore o minore incremento del traffico veicolare, in particolare per raggiungere i posti auto che potranno essere ubicati o in prossimità dell'approdo turistico in ambito portuale o in altre aree contigue in ambito urbano; l'implementazione di ulteriori servizi ricettivi oltre a quelli già presenti nell'area San Cataldo sarà valutata dal promotore dell'iniziativa.
O16	pur condividendo in linea di principio la proposta di attingere le possibili misure dal "Piano Energetico Portuale", tuttavia, atteso che lo stesso non è stato ancora "sviluppato e adattato", non è chiara la cogenza delle stesse misure (che fra l'altro non sono definite), nonché la responsabilità della loro attuazione,	L'AdSP provvederà a redigere il prima possibile il Piano Energetico Portuale. Nelle successive fasi progettuali per l'Ambito della Guardia Costiera saranno assunti i più moderni standard previsti per l'ottimizzazione del consumo energetico.
O17	trattandosi di una dimensione territoriale locale, le misure dovrebbero essere non solo definite tipologicamente, ma anche descritte e localizzate sul territorio, ed essere correlate agli impatti rilevati e ai punti di rischio/debolezza del contesto, al fine di verificare che queste effettivamente possano contribuire al contenimento degli impatti e al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità fissati; è auspicabile perlomeno che la Variante faccia proprie le misure per la	Nell'ambito della redazione del Documento integrativo di Variante saranno considerate le caratteristiche del contesto in cui si colloca l'iniziativa ed in particolare per quanto concerno il Porto turistico saranno indicate i criteri ambientali per il raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità.

Osservazioni Parere motivato		Recepimento
	costituzione di un porto turistico ecosostenibile attingendo dalle numerose esperienze nazionali e internazionali sul tema,	
O18	al fine di definire le misure di "compensazione" occorre stabilire quali impatti non siano mitigabili.	Come indicato nel RA, dall'analisi degli effetti potenzialmente generati dall'attuazione della Variante, non emergono impatti tali da dover essere compensati. Il richiamo al termine compensazione, riportato nel cap. 13 "le attenzioni volte al contenimento e/o mitigazione degli effetti, è stato introdotto in coerenza con lo spirito della VAS: si è evidenziato come l'attenzione nel RA sia posta alla definizione di "strategie" di mitigazione/compensazione, intendendo attribuire in tal senso un diverso e più congruo ruolo a questo aspetto rispetto a quanto solitamente viene attuato in sede di VIA. La differenza fra le due procedure è nota e chiara e pertanto non si indicano interventi e/o operazioni specifici, quanto si pone l'attenzione sugli obiettivi di contenimento e sugli strumenti mediante i quali l'AP può rendere reali, e poi cogenti, le politiche ambientali atte al perseguimento di detti obiettivi. Stante, come detto, la non significatività degli impatti stimata, si ritiene che nel suo sviluppo il PRP possa essere affiancato da una serie di altri strumenti di gestione che siano in grado di introdurre nuove azioni volte a corrispondere i principi di tutela ambientale che in questa sede, come prima espresso, si ritengono assumere un vero ruolo di mitigazione/compensazione a livello di piano. Si rimanda quindi al Documento integrativo di Variante nel quale sono indicati i principi ambientali da adottare al fine di rispondere agli obiettivi di sostenibilità dichiarati nel RA.
O19	quanto riportato non evidenzia che la valutazione effettuata abbia considerato nella scelta anche aspetti di natura ambientale (es. un minore impatto sull'ambiente, migliore perseguimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale),	L'ubicazione stessa dell'iniziativa all'interno del bacino portuale esistente è chiara indicazione in tal senso. Come indicato in risposta all'osservazione O11, tra gli obiettivi alla base della pianificazione sono stati individuati quelli a carattere ambientale, obiettivi da cui, seguendo la metodologia illustrata discendono le scelte strategiche della Variante.
O20	l'alternativa che viene confrontata coincide in sostanza con il perseguimento di quanto già approvato nel 2002, pertanto parrebbe lo scenario conseguente alla non approvazione della Variante, piuttosto che un'ulteriore alternativa localizzativa o di configurazione progettuale del nuovo bacino o della colmata o delle dimensioni degli interventi proposti	Con voto n°299 del Consiglio Superiore dei LL.PP. del 05/07/2002 sono state accolte le proposte di adeguamento tecnico-funzionale del molo San Cataldo, con delle prescrizioni e raccomandazioni relative all'individuazione e alla organizzazione dei parcheggi, alla sistemazione dell'area imbarchi e sbarchi, anche in relazione alle prevedibili barriere doganali, ed al collegamento del molo con la viabilità

Osservazioni Parere motivato		Recepimento
	(posti barca, volumi, superfici interessate, ecc.). Si rammenta che la Dichiarazione di sintesi di cui all'art. 15 della L.R. 44/2012 e smi, dovrà illustrare, alla luce delle condizioni e osservazioni contenute nel presente parere motivato, le ragioni per le quali è stata scelta la variante adottata, in considerazione delle alternative possibili che erano state individuate	cittadina. La proposta di cui all'ATF del 2002 sopra richiamato rispondeva in particolare all'esigenza di accogliere il traffico commerciale di automezzi pesanti sia delle navi RO-RO anche quale soluzione per riqualificare un molo in stato di abbandono e inutilizzato dopo la dismissione degli impianti petroliferi della STANIC. Tuttavia, come si può osservare, il molo di San Cataldo dal punto di vista della funzionalità portuale, è totalmente slegato dalle altre aree portuali, e lo svolgimento delle funzioni RO-RO e RO-PAX attribuitegli con l'ATF del 2002, con gli standards oggi richiesti dalle normative di settore, avrebbe imposto la creazione di un nuovo varco doganale con le connesse problematiche, quali la sosta e la coda dei veicoli in imbarco, in una area totalmente priva di spazi adeguati. Le funzionalità tecniche attribuite all'adeguamento di piano del 2002 sono pertanto risultate prive di effetti e di utilità. Il molo S. Cataldo è stato comunque interessato dall'avvio di un progetto di ampliamento della Darsena della Capitaneria di Porto con creazione di un eliporto di servizio, attuando una soluzione di ampliamento comunque compatibile il disegno di sistemazione della radice del Molo San Cataldo autorizzato dal Consiglio Superiore dei LL.PP. come sopra detto. Considerata non praticabile la possibilità di implementare il traffico passeggeri sul molo San Cataldo, l'AdSP MAM ha nel 2018, accolto la richiesta del Comando Generale del Corpo delle Capitanerie di Corpo (MARICOGECAP), avente ad oggetto la realizzazione di opere di interesse militare sull'area portuale del molo S. Cataldo, in continuità ed ampliamento della propria caserma già esistente, per la costruzione di banchine per l'ormeggio delle Unità Navali maggiori della Guardia Costiera e delle relative strutture tecniche di supporto. La forma e l'estensione delle nuove banchine, dettate dalle caratteristiche delle Unità navali che vi ormeggeranno, e nettamente diverse da quelle autorizzate con l'ATF del 2002, hanno determinato la creazione di uno specchio acqueo conterminato e sviluppato lungo la rimanente parte del Molo San Cataldo. Nella proposta di variante di cui qui si discute l'AdSP MAM ha previsto, in aggiunta alle opere strettamente necessarie per le finalità militari, un modesto ampliamento del molo, nonché due pennelli finalizzati a contenere l'entità del moto ondoso nel bacino così

Osservazioni Parere motivato		Recepimento
		formatosi. La conseguente creazione di uno specchio acqueo, che per ubicazione e caratteristiche tecnico-nautiche, si presta ad un utilizzo per diporto e turismo, è un modo per offrire l'opportunità alla Città di favorire la vocazione di quell'area cittadina-portuale a levante della penisola di S. Cataldo come polo turistico, sportivo e diportistico, destinando maggiori spazi a dette funzioni che in effetti da tale utilizzo sono già interessate per la presenza del CUS;
O21	non è evidente in che modo gli indicatori riportati, pur apprezzabili, consentano di verificare:	Sulla base dei risultati del monitoraggio, riportati nei report che verranno redatti con frequenza annuale, saranno adottate tutte le opportune misure ed azioni, opportunamente condivise con gli Enti predisposti. Per le frequenze e le unità di misura degli indicatori selezionati si rimanda alla tabella 14-2 del RA. In merito ai target di riferimento saranno considerati i valori limite stabiliti dalle specifiche normative di settore e dagli obiettivi indicati dalle politiche di sostenibilità ambientale.
	il perseguimento degli obiettivi di sostenibilità selezionati,	
	il controllo degli impatti conseguenti le azioni di piano,	
	il non aggravio delle criticità rilevate nell'analisi dello stato dell'ambiente derivante dall'attuazione degli interventi previsti dalla Variante localizzata,	
O22	non sono esplicitati:	
	a. target di riferimento per la verifica di quanto alla precedente osservazione	
	b. per tutti le unità di misura e le frequenze di monitoraggio nel tempo, anche dopo la realizzazione degli interventi e le procedure di valutazione ambientale (che sono ex-ante),	
	c. la produzione dei report/relazioni di monitoraggio	Le indicazioni sono riportate al par. 14.4 la gestione del monitoraggio, in cui sono riportati i contenuti delle relazioni monitoraggio (da redigere a cura dell'Autorità Portuale in collaborazione con la Regione Puglia e con l'ausilio delle Agenzie Ambientali).
O23	con particolare riferimento al monitoraggio di cui alla precedente osservazione (O21), non sono esplicitate le eventuali e necessarie azioni da intraprendere (cd. misure correttive/meccanismi di riorientamento) nel caso si verifichino scostamenti rispetto ai target prefissati.	Si rimanda alla risposta all'osservazione O23.

In merito al Valutazione di incidenza ambientale:

Prescrizioni	**Recepimento**
si esprime parere favorevole per la Variante localizzata del Piano Regolatore Portuale di cui all'oggetto ai fini della sola valutazione d'incidenza, rimandando la predisposizione di uno Studio di Incidenza Ambientale puntuale ed approfondito per il singolo intervento legato alla realizzazione della colmata e prescrivendo che:	
sia realizzata una Valutazione di Incidenza di dettaglio per la realizzazione della colmata di raccordo tra la radice del molo e la punta a nord della penisola di San Cataldo, con una valutazione puntuale del traffico marittimo che inevitabilmente aumenterà;	Così come richiesto, nelle successive fasi progettuali il Proponente provvederà a redazione dello Studio di Incidenza Ambientale. Tale indicazione sarà meglio esplicitata nel Documento integrativo di Variante.
sia effettuata, in sede di progetto esecutivo, una valutazione puntuale delle attività di cantiere per la realizzazione della colmata, che contemplino l'utilizzo di tecniche e materiali che garantiscano lo stato di conservazione degli habitat prospicienti le aree di intervento considerato che, la loro distribuzione dista non più di 500 metri dalle aree interessate dall'intervento;	Così come richiesto, nelle successive fasi progettuali il Proponente provvederà ad adottare le idonee tecniche atte alla salvaguardia degli habitat. Tale indicazione sarà meglio esplicitata nel Documento integrativo di Variante.
sia garantito il rispetto delle misure di conservazione contenute nei R.R. 28/08 e 6/16;	Il Proponente si impegna a perseguire quanto indicato nella richiesta. Tale indicazione sarà meglio esplicitata nel Documento integrativo di Variante.
sia effettuato un monitoraggio sullo stato di conservazione, durante le attività di cantiere e post-opera, delle porzioni di habitat presenti, fino ad una distanza di 2 Km di raggio rispetto all'area interessata dalla colmata.	la richiesta sarà opportunamente considerata nelle successive fasi progettuali. Tale indicazione sarà meglio esplicitata nel Documento integrativo di Variante.

Con il presente documento si dà quindi atto del recepimento del Parere Motivato espresso in merito alla Variante localizzata del Piano Regolatore Portuale del Porto di Bari dall'Autorità competente con Determinazione n. 456 del 9 novembre 2021 - Sezione Autorizzazioni Ambientali.

Una copia del presente atto è trasmessa all'autorità competente Regione Puglia - Sezione Autorizzazioni Ambientali, ai sensi e per gli effetti dell'art. 17 del D.Lgs. 152/2006 e smi (art. 14 della L.R. 44/2012 e smi).